

SUPLEMENTO DE VIVIENDA
DE **PAGINA/12** AÑO 2 - Nº86
SABADO 23 DE SETIEMBRE DE 2000

■ **La ciudad**
Puerto Madero y la autopista, una cuestión de memoria urbana, **por el Arq. Pedro Sonderéguer**

■ **Opinión**
La Autopista ribereña es necesaria, **por el Arq. José Antonio Urgell**

Rafael Yohai

EL PASADO ES FUTURO

Las múltiples opciones que ofrece el reciclaje de casas antiguas sigue haciendo atractiva esta opción. Su auge cambió la fisonomía de barrios tradicionales, conservando su estética. Bien encarado, suele resultar más barato que invertir en una propiedad nueva con menores comodidades.

Puerto Madero y la Autopista Norte-Sur

m² Por Pedro C. Sonderéguer *

La reflexión sobre las perspectivas estratégicas de Buenos Aires en el nuevo escenario regional conduce a considerar una doble cuestión: exploración y evaluación de las nuevas posibilidades de la ciudad y, al mismo tiempo, necesidad de resolver coherentemente una inercia de décadas de planificación discontinua y en más de un sentido errática, que ha incidido con fuerza en la estructura urbana sin alcanzar a modificarla por completo. Continuidad de los modelos económicos (con toda su carga de contenidos culturales, intereses de sector y entramados políticos), génesis simultánea de nuevas propuestas espaciales adaptadas a las transformaciones territoriales en curso (que añaden a lo anterior la posibilidad de una resolución positiva de los conflictos).

Lo que está en juego no es una simple cuestión de ingeniería (aunque se expresa en una serie de prioridades en la renovación de las infraestructuras): es una cuestión de memoria urbana, inercia de proyectos y representaciones históricas pasadas que han dejado su marca en el territorio y en el diseño de infraestructuras y equipamiento, del país agro-exportador a la industrialización orientada al mercado interno, de la experiencia desarrollista a la apertura neoliberal.

Sistema ferro-portuario, redes viales, grandes equipamientos, zonificación, nuevas y viejas centralidades que permanecen y llevan la impronta no sólo de su momento político-económico sino también de su horizonte teórico (de la ciudad radial heredada a las visiones más o menos corbusieranas de un continuum urbano ribereño). Concepciones divergentes expresadas en contradicciones funcionales que plantean una vez más la cuestión de la centralidad de la ciudad, conflicto que se verifica en proyectos emblemáticos –Puerto Madero, Autopista Norte-Sur, Proyecto Retiro–, hoy en la primera línea de la cuestión urbana en Buenos Aires.

Si esta es la situación, ¿conviene reducir esta suma de sentidos a una mera cuestión coyuntural (o técnica) de flujos de carga o de pendientes aceptables para el tránsito de camiones? ¿No es ésta acaso una oportunidad para repensar la centralidad de Buenos Aires? El conflicto de la autopista norte-sur con el antiguo puerto urbanizado, ¿no revela la necesidad de encarar integralmente, en todos sus aspectos, una cuestión mayor, la de la transformación del centro de la ciudad y su función actual y futura, expresada hoy en una crisis de su infraestructura de transporte?

Retomar el hilo histórico de construcción del espacio urbano metropolitano, potenciando la conectividad intermodal del centro urbano: replanteo o reformulación de su nudo central de comunicaciones. Más allá de discusiones de detalle sobre aspectos puntuales del proyecto técnico, hay cuestiones conceptuales que no han sido suficientemente expuestas.

Potenciar la centralidad y su capacidad de irrigación de la antigua matriz radial de la ciudad, histórico núcleo generador de la condición urbana de Buenos Aires. Al mismo tiempo, confinar el flujo norte-sur, ponerle un término: definir y preservar el casco histórico y preparar un escenario de crecimiento metropolitano capaz de conjugar en armonía sus funciones. Estos son los términos del problema y, probablemente, la medida de su verdadera magnitud.

** Director de la Carrera de Gestión Ambiental Urbana de la Universidad Nacional de Lanús.*

VIVIENDAS RECICLADAS, UNA PR

LA RECUP

La demanda por viejas propiedades para reciclar está agotando las disponibilidades. San Telmo, Barracas, la Boca y Palermo Viejo han vivido el boom del reciclaje. Las alternativas posibles, en opinión de los estudios especializados en remodelaciones.

m² Por Liliana Sánchez

En los últimos años se ha consolidado el segmento, dentro de la demanda inmobiliaria, que busca casas antiguas para reciclar. A lo que comenzó siendo una moda que incluía a unos pocos excéntricos, hoy se adhieren muchos que reconocen la necesidad de abaratar los costos fijos de la vivienda, como las expensas e impuestos, además de recuperar espacios exteriores e interiores más amplios.

Si bien en cualquier zona se puede encontrar una construcción de principios de siglo, los barrios que ofrecen un mayor potencial en este sentido son San Telmo, Barracas, La Boca y Palermo Viejo. En este último, y en el sector que va desde la Av. Juan B. Justo hacia Coronel Díaz, las casas se están agotando, y las pocas que quedan tienen un precio más alto en comparación con las que están ubicadas del otro lado de la Juan B. Justo, hacia Dorrego. En este barrio, que preservó la tipología original de su edificación por estar encuadrada en la zonificación R2B1 (la que permite construir sólo planta baja y 1 piso), el m2 de un edificio a reciclar está siendo valuado en no menos de 800 dólares.

Una opción que resulta más económica es acceder a la compra de un PH, es decir a un departamento tipo casa, con entrada independiente o por pasillo común, siempre en planta baja (que puede tener un primer piso) y que está a continuación de otras 4 o 5 unidades, todas en el mismo nivel. En estos casos también es posible rescatar ambientes de 4 metros de largo y con el doble de altura, patios y terrazas. "Y aparte se le da mucha importancia a los materiales que tiene la casa que, si se quieren comprar nuevos no existen en plaza, como la madera de pinotea en los pisos, carpintería de cedro con vidrios repartidos, con banderola arriba", dice el Arq. Daniel Durante, de El Estudio.

Sin embargo, los beneficios que trae el reciclado de una vivienda añeja no siempre son identificados a primera vista por sus moradores. Sobre todo si la mudanza implica alguna modificación en los hábitos o estilo de vida. "No toda la gente tiene capacidad para imaginar cómo abordar un reciclaje. Por eso, una tarea adicional de las inmobiliarias es informar cómo puede encararse un reciclado", afirma Silvia Pécar, a cargo de la comercialización de un departamento tipo casa en San Telmo, de 100 años de antigüedad. Y por el que a cada uno de los potenciales compradores le entrega un plano con propuestas sobre un mejor aprovechamiento del lugar.

Muchas de las casas que los arquitectos italianos construyeron en Buenos Aires entre 1900 y 1930 responden al modelo de la típica casa "chorizo", con una galería exterior a la que daban 4 o 5 habita-

Rafael Yohai

■ **Los barrios que ofrecen mayor oferta de construcciones de principios de siglo son San Telmo, Barracas, La Boca y Palermo Viejo.**

Por Pedro C. Sonderéguer *

La reflexión sobre las perspectivas estratégicas de Buenos Aires en el nuevo escenario regional conduce a considerar una doble cuestión: exploración y evaluación de las nuevas posibilidades de la ciudad y, al mismo tiempo, necesidad de resolver coherentemente una inercia de décadas de planificación discontinua y en más de un sentido errática, que ha incidido con fuerza en la estructura urbana sin alcanzar a modificarla por completo. Continuidad de los modelos económicos (con toda su carga de contenidos culturales, intereses de sector y entramados políticos), génesis simultánea de nuevas propuestas espaciales adaptadas a las transformaciones territoriales en curso (que añaden a lo anterior la posibilidad de una resolución positiva de los conflictos).

Lo que está en juego no es una simple cuestión de ingeniería (aunque se expresa en una serie de prioridades en la renovación de las infraestructuras): es una cuestión de memoria urbana, inercia de proyectos y representaciones históricas pasadas que han dejado su marca en el territorio y en el diseño de infraestructuras y equipamiento, del país agro-exportador a la industrialización orientada al mercado interno, de la experiencia desarrollista a la apertura neoliberal.

Puerto Madero y la Autopista Norte-Sur

Sistema ferro-portuario, redes viales, grandes equipamientos, zonificación, nuevas y viejas centralidades que permanecen y llevan la impronta no sólo de su momento político-económico sino también de su horizonte teórico (de la ciudad radial heredada a las visiones más o menos corbusieranas de un continuum urbano ribereño). Concepciones divergentes expresadas en contradicciones funcionales que plantean una vez más la cuestión de la centralidad de la ciudad, conflicto que se verifica en proyectos emblemáticos –Puerto Madero, Autopista Norte-Sur, Proyecto Retiro–, hoy en la primera línea de la cuestión urbana en Buenos Aires.

Si esta es la situación, ¿conviene reducir esta suma de sentidos a una mera cuestión coyuntural (o técnica) de flujos de carga o de pendientes aceptables para el tránsito de camiones? ¿No es ésta acaso una oportunidad para repensar la centralidad de Buenos Aires? El conflicto de la autopista norte-sur con el antiguo puerto urbanizado, ¿no revela la necesidad de encarar integralmente, en todos sus aspectos, una cuestión mayor, la de la transformación del centro de la ciudad y su función actual y futura, expresada hoy en una crisis de su infraestructura de transporte?

Retomar el hilo histórico de construcción del espacio urbano metropolitano, potenciando la conectividad intermodal del centro urbano: replanteo o reformulación de su nudo central de comunicaciones. Más allá de discusiones de detalle sobre aspectos puntuales del proyecto técnico, hay cuestiones conceptuales que no han sido suficientemente expuestas.

Potenciar la centralidad y su capacidad de irrigación de la antigua matriz radial de la ciudad, histórico núcleo generador de la condición urbana de Buenos Aires. Al mismo tiempo, confinar el flujo norte-sur, ponerle un término: definir y preservar el casco histórico y preparar un escenario de crecimiento metropolitano capaz de conjugar en armonía sus funciones. Estos son los términos del problema y, probablemente, la medida de su verdadera magnitud.

** Director de la Carrera de Gestión Ambiental Urbana de la Universidad Nacional de Lanús.*



VIVIENDAS RECICLADAS, UNA PRACTICA CADA VEZ MAS EXTENDIDA

LA RECUPERACION DE CASAS *antiguas*

La demanda por viejas propiedades para reciclar está agotando las disponibilidades. San Telmo, Barracas, la Boca y Palermo Viejo han vivido el boom del reciclaje. Las alternativas posibles, en opinión de los estudios especializados en remodelaciones.

Por Liliana Sánchez

En los últimos años se ha consolidado el segmento, dentro de la demanda inmobiliaria, que busca casas antiguas para reciclar. A lo que comenzó siendo una moda que incluía a unos pocos excéntricos, hoy se adhieren muchos que reconocen la necesidad de abaratar los costos fijos de la vivienda, como las expensas e impuestos, además de recuperar espacios exteriores e interiores más amplios.

Si bien en cualquier zona se puede encontrar una construcción de principios de siglo, los barrios que ofrecen un mayor potencial en este sentido son San Telmo, Barracas, La Boca y Palermo Viejo. En este último, y en el sector que va desde la Av. Juan B. Justo hacia Coronel Díaz, las casas se están agotando, y las pocas que quedan tienen un precio más alto en comparación con las que están ubicadas del otro lado de la Juan B. Justo, hacia Dorrego. En este barrio, que preservó la tipología original de su edificación por estar encuadrada en la zonificación R2B1 (la que permite construir sólo planta baja y 1 piso), el m2 de un edificio a reciclar está siendo valuado en no menos de 800 dólares.

Una opción que resulta más económica es acceder a la compra de un PH, es decir a un departamento tipo casa, con entrada independiente o por pasillo común, siempre en planta baja (que puede tener un primer piso) y que está a continuación de otras 4 o 5 unidades, todas en el mismo nivel. En estos casos también es posible rescatar ambientes de 4 metros de largo y con el doble de altura, patios y terrazas. "Y aparte se le da mucha importancia a los materiales que tiene la casa que, si se quieren comprar nuevos no existen en plaza, como la madera de pinotea en los pisos, carpintería de cedro con vidrios repartidos, con banderola arriba", dice el Arq. Daniel Durante, de El Estudio.

Sin embargo, los beneficios que trae el reciclado de una vivienda añeja no siempre son identificados a primera vista por sus moradores. Sobre todo si la mudanza implica alguna modificación en los hábitos o estilo de vida. "No toda la gente tiene capacidad para imaginar cómo abordar un reciclaje. Por eso, una tarea adicional de las inmobiliarias es informar cómo puede encararse un reciclado", afirma Silvia Pécar, a cargo de la comercialización de un departamento tipo casa en San Telmo, de 100 años de antigüedad. Y por el que a cada uno de los potenciales compradores le entrega un plano con propuestas sobre un mejor aprovechamiento del lugar.

Muchas de las casas que los arquitectos italianos construyeron en Buenos Aires entre 1900 y 1930 responden al modelo de la típica casa "chorizo", con una galería exterior a la que daban 4 o 5 habitaciones, y con una distribución del espacio y los usos que obligaba a salir al exterior para ir al baño o de los dormitorios al living. Readaptarla para que sea funcional sin sacrificar su estructura básica y su estética original requiere de un proyecto imaginativo e inteligente. "Muchas veces, tiran abajo una casa y no es por negocio, es por falta de pensamiento. Es por fiaca de pensar, en la Facultad de Arquitectura no se estudia reformas, no se aprende a pensar con el problema, con lo existente", observa con su particular estilo llano el Arq. Rodolfo Livingston.

Una inversión importante en cualquier refacción es hacer a nuevo la instalación eléctrica y sanitaria, por cuanto fueron realizadas con materiales y normas perimidas. Esta erogación equivaldría, para algunos, a gastar por m2 casi lo mismo que construir una casa nueva. En cambio, para otros, si se cuenta con un diseño creativo, se puede recuperar el 40 por ciento de la casa antigua, y el costo final de cada m2 recuperado sería de 350 a 450 dólares, con lo cual se estaría ahorrando casi la mitad que si se hace una construcción nueva.



La ciudad lesionada

La estética es parte de la vida; también en la ciudad; hay elementos que la embellecen y otros que la afean. Tratar de embellecerse es un mandato común a todas las épocas y civilizaciones, aunque cada una desde su perspectiva cultural. "Se ven por todas las calles de Buenos Aires huellas de casas antiguas en las medianeras, huellas de escaleras. Allí, urbanísticamente hay caries. ¿Por qué dejan 2 medianeras impúdicamente, antiestéticas, para hacer una playa de estacionamiento?", se pregunta el Arq. Livingston, para quien los Edificios son el apoyo visual de la identidad de una ciudad.

Rafael Yohai

■ Los barrios que ofrecen mayor oferta de construcciones de principios de siglo son San Telmo, Barracas, La Boca y Palermo Viejo.

Rafael Yohai





Rafael Yohai

■ No todos tienen capacidad para imaginar un reciclaje. Una tarea adicional de las inmobiliarias es informar cómo puede encararse.

Productos inteligentes

La firma Empresse Propiedades está desarrollando 5 emprendimientos inmobiliarios en la zona norte de la ciudad. Se trata de edificios torre para viviendas ubicados en los barrios de Palermo y Belgrano y, aun en un contexto recesivo, su director comercial, Claudio Bolotinsky, reconoce que "el mercado no está paralizado, se vende menos y la situación no es la misma para todos los tipos de producto, pero se vende". Su éxito en las ventas lo atribuye a que han logrado diseñar un producto "inteligente", es decir adaptado a los distintos tipos de demanda. Estudian las distintas categorías de consumidores y luego arman el proyecto apropiado para que satisfaga las necesidades e intereses de ese universo de usuarios. Otra iniciativa es el lanzamiento, en octubre próximo, de un concurso de Anteproyectos para un edificio de departamentos en un lote de 8,66, entre medianeras y en una zona R2A1. La convocatoria está dirigida a arquitectos jóvenes (menores de 40), y a estudiantes del último año de la carrera, y uno de los premios será la construcción de una de las maquetas ganadoras. Por lo tanto se requiere un diseño que, sin perder la perspectiva estética, además sea vendible o tenga aptitudes suficientes para ser colocado en el mercado.











ACTICA CADA VEZ MAS EXTENDIDA

ERACION DE CASAS *antiguas*

iones, y con una distribución del spacio y los usos que obligaba a alir al exterior para ir al baño o de s dormitorios al living. Readaptarla para que sea funcional sin sarificar su estructura básica y su stética original requiere de un royecto imaginativo e inteligen:. "Muchas veces, tiran abajo una asa y no es por negocio, es por alta de pensamiento. Es por fiaca e pensar, en la Facultad de Arquiectura no se estudia reformas, no e aprende a pensar con el problena, con lo existente", observa con u particular estilo llano el Arq. odolfo Livingston.

Una inversión importante en ualquier refacción es hacer a nueo la instalación eléctrica y sanitaa, por cuanto fueron realizadas on materiales y normas perimidas. sta erogación equivaldría, para alunos, a gastar por m2 casi lo misno que construir una casa nueva. n cambio, para otros, si se cuenta on un diseño creativo, se puede recuperar el 40 por ciento de la casa ntigua, y el costo final de cada m2 ecuperado sería de 350 a 450 dóares, con lo cual se estaría ahorrano casi la mitad que si se hace una onstrucción nueva.

a ciudad lesionada

La estética es parte de la vida; ambién en la ciudad; hay elemenos que la embellecen y otros que a afean. Tratar de embellecerse es n mandato común a todas las époas y civilizaciones, aunque cada na desde su perspectiva cultural. Se ven por todas las calles de uenos Aires huellas de casas anguas en las medianeras, huellas e escaleras. Allí, urbanísticamene hay caries. ¿Por qué dejan 2 meianeras impúdicamente, antiestécas, para hacer una playa de esacionamiento?", se pregunta el rq. Livingston, para quien los dificios son el apoyo visual de la lentidad de una ciudad.

Rafael Yohai



Rafael Yohai



■ No todos tienen capacidad para imaginar un reciclaje. Una tarea adicional de las inmobiliarias es informar cómo puede encararse.

Productos inteligentes

La firma Empresse Propiedades está desarrollando 5 emprendimientos inmobiliarios en la zona norte de la ciudad. Se trata de edificios torre para viviendas ubicados en los barrios de Palermo y Belgrano y, aun en un contexto recesivo, su director comercial, Claudio Bolotinsky, reconoce que "el mercado no está paralizado, se vende menos y la situación no es la misma para todos los tipos de producto, pero se vende". Su éxito en las ventas lo atribuye a que han logrado diseñar un producto "inteligente", es decir adaptado a los distintos tipos de demanda. Estudian las distintas categorías de consumidores y luego arman el proyecto apropiado para que satisfaga las necesidades e intereses de ese universo de usuarios. Otra iniciativa es el lanzamiento, en octubre próximo, de un concurso de Anteproyectos para un edificio de departamentos en un lote de 8,66, entre medianeras y en una zona R2A1. La convocatoria está dirigida a arquitectos jóvenes (menores de 40), y a estudiantes del último año de la carrera, y uno de los premios será la construcción de una de las maquetas ganadoras. Por lo tanto se requiere un diseño que, sin perder la perspectiva estética, además sea vendible o tenga aptitudes suficientes para ser colocado en el mercado.

CAL Y ARENA

Corporación

El licenciado Alejandro Lavado fue designado nuevo titular de la Corporación Puerto Madero por la asamblea de accionistas. Lavado representa al Gobierno de la Ciudad y reemplaza al Arq. Roberto Converti, que pasará a ocupar la vicepresidencia en nombre del gobierno nacional. El nuevo titular de la Corporación Puerto Madero fue coordinador del programa de la Universidad de Buenos Aires y el INAP, que estudió la reforma institucional de la ciudad. En la anterior Legislatura, Lavado fue subsecretario de Labor Parlamentaria.

Paisajismo

La Sociedad Central de Arquitectos inició el ciclo de jornadas de reflexión sobre el paisajismo en la ciudad "Pensar el Paisaje". El lunes 18 estuvo dedicado al tema "Gestión del espacio público" y el miércoles 20, a "La cultura del paisaje". El programa de las próximas jornadas es el siguiente:

◆ Lunes 25: Arte y espacio público (Lic. Valeria González).
◆ Miércoles 27: La pampa bonaerense (Dr. Jorge Morello y Ricardo Barbetti).
◆ Lunes 2 de octubre: El espacio público (Arq. Cristina Felsenhardt).
◆ Miércoles 4: Sistema de identificación visual (Arq. Guillermo González Ruiz).
◆ Lunes 9: Experiencias de plazas de Buenos Aires y Montevideo (Arq. Nelson Inda e Ing. Agr. Jorge Plante).
◆ Miércoles 11: Patrimonio cultural (Dra. Sonia Berjman y Arq. César Naselli).

Reciclaje

El decano de la FADU de la Universidad de Buenos Aires, Arq. Berardo Dujovne, inauguró la muestra Reciclaje en Buenos Aires, que se presentó esta semana en la Universitá Degli Studi di Firence, en Italia. Entre las obras exhibidas se cuentan Los Docks de Puerto Madero, los Silos de Dorrego, la Asociación Bancaria y el estadio de Racing Club.

Sigue la polémica en torno al proyecto de construcción de la Autopista Ribereña en la ciudad de Buenos Aires. Desde otro enfoque, el autor de esta nota resalta el protagonismo de la arquitectura en toda obra urbana de envergadura y llama la atención sobre el patrimonio futuro.



Alejandro Elías

LA PROTECCION DEL PATRIMONIO FUTURO

La autopista es necesaria

m² Por José Antonio Urgell*

Es necesario construir la autopista que une la Arturo Illia con la que sale a La Plata, para que así se comience a ordenar el tránsito en la ciudad de Buenos Aires. Hace muchos años que esto está demorado, y los trastornos que trae son fácilmente detectables, viendo lo que pasa en avenida Madero. Las autoridades, luego de muchos años y de consensuar con distintos sectores, eligieron una traza. Aceptemos la decisión como buena, no perdamos más tiempo y, a partir de entonces, analicemos las posibilidades para que la decisión sea positiva.

En el equipo que defina el proyecto tiene que estar presente la arquitectura. Porque va a ser esa disciplina la que va a encontrar las mejores soluciones para la traza elegida. Es importante que la conexión de la ciudad con Puerto Madero sea fluida. Habrá que atemperar los aspectos negativos que trae aparejados la construcción de una autopista y preservar el hábitat del vecindario, utilizando los elementos que la arquitectura puede ofrecer: puentes, pequeños boulevares, terraplenes, forestación, iluminación, que pueden aportar un resultado funcional y bello. Así, se podrán proporcionar espacios de belleza que quizás se transformen en un lugar característico de Buenos Aires. Al mismo tiempo, demostrar cómo un problema puede ser resuelto positivamente.

No es lo mismo que la autopista tenga un buen diseño a que no lo tenga. La ciudad no puede aceptar un cruce como el de Libertador y la autopista Illia como un tema exclusivamente vial, como está resuelto. Ese segmento debería haber tenido una solución estética: no se pensó como puente, y los puentes, en arquitectura, siempre han sido un motivo de belleza. Aquí, afortunadamente, en Puerto Madero, se ha recurrido al arquitecto Calatrava, que ha diseñado un puente peatonal, que va a ser de por sí un hito de la ciudad, esos hitos de arte en los que la arquitectura y el arquitecto son protagonistas.

Buenos Aires necesita de proyectos para integrar la arquitectura. Tiene que convertirse en la capital cultural del Mercosur. Lo hará en tanto y en cuanto tenga proyectos que sepan "vender" a la ciudad. En el mundo hay ejemplos maravillosos: París es uno de ellos. Miterrand opinaba sobre la arquitectura de los proyectos parisinos, por la importancia cultural y política del tema. Desearíamos que en Buenos Aires, la arquitectura tuviera ese nivel. Necesitamos grandes proyectos: o el aeropuerto sobre el río, o un museo de la música, o un museo del fútbol interactivo, ya que se relaciona a la Argentina con ese deporte. Concretar el proyecto Retiro, con la misma vocación que en Berlín desarrollan la Postdamer Platz, un gran centro de congresos, un auditorio y muchos más. Esto va a tener repercusión en el turismo, que se ha incrementado entre tres y cuatro veces en los últimos años. No puede ser que la ciudad crezca a pesar nuestro, por desarrollos espontáneos y esporádicos, sino que tiene que hacerlo con un plan de marketing. Y la arquitectura tiene que ser protagonista. Porque la arquitectura es protagonista en el compromiso del ciudadano con su ciudad.

En cuanto al ordenamiento del tránsito, tema que es tan importante, se deben revertir las prioridades. Durante muchos años se pensó en otorgar facilidades para la circulación del automóvil. Es el momento de pensar en la gente. Quiere decir que el peatón tiene que tomar el protagonismo, como se ha hecho en otras partes del mundo. Es maravilloso encontrarse en los sectores peatonales de Viena, Munich, ciudades que hace muchos años tienen zonas en las que el peatón se encuentra aislado del ruido y del vértigo del transito vehicular. Se ha bajado el umbral sonoro, y uno disfruta la ciudad. El tránsito debe organizarse para favorecer a la gente, que es la verdadera protagonista. El tema es ganar la ciudad para el peatón, el habitante de la ciudad. Y las autoridades deben ocuparse de esto.

Hoy está afortunadamente de moda la conservación del patrimonio arquitectónico. Hay que poner de moda la creación del futuro patrimonio y esto se obtiene reafirmando a la arquitectura como protagonista.

** Presidente del Consejo Profesional de Arquitectura y Urbanismo y titular del Estudio Urgell-Fazio-Penedo-Urgell.*